دانشگاه تهران
دانشکده الهیات و معارف اسلامی
پژوهشنامه تاریخ تمدن اسلامی
شاپا چاپی: ۲۲۲۸-۷۹۰۶
شاپا الکترونیکی: ۲۶۴۵-۵۱۱۰

راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی براساس شواهد باستان‌شناسی و منابع مکتوب

یونس یوسف‌وند[1] ✉، شهرام رهنما حسنوند[2]، مهرداد امیری[3]

۱. گروه باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: Yousofvand.y@lu.ac.ir
۲. گروه معارف و فلسفهٔ اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: rahnama.sh@lu.ac.ir
۳. گروه معارف و فلسفهٔ اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه لرستان، خرم‌آباد، ایران، رایانامه: amiri.m@lu.ac.ir

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:
مقالهٔ پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۰۱
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۷/۱۸
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۹/۱۸
تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۰/۲۰

کلید واژه‌ها:
دوران اسلامی، راه‌های ارتباطی، شواهدباستان‌شناسی، لرستان.

چکیده

موقعیت ویژه استان لرستان در غرب ایران و نقش آن در پیوند دادن جنوب ایران به غرب، شمال‌غرب و مرکز ایران در ادوار مختلف، سبب عبور راه‌های ارتباطی مهم و پرترددی از آن شده است. یکی از راه‌هایی که در دوران اسلامی از لرستان عبور می‌کرد، راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند و همدان است. این راه ارتباطی، تاکنون به‌خوبی مورد مطالعه قرار نگرفته است و از مسیرهای عبور آن، شمار و کیفیت آثار و شواهد باستان‌شناسی مسیر آن اطلاعات دقیقی در دست نیست. این کمبود، ضرورت انجام پژوهشی مستقل را به‌منظور شناسایی و معرفی شواهد باستان‌شناسی این مسیر ارتباطی فراهم کرده است. پژوهش حاضر با طرح دو پرسش به بررسی این محور ارتباطی پرداخته است: ۱- چه شواهد باستان‌شناسی از راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی باقی مانده است؟ ۲- روند تکوین این راه در دوران اسلامی چگونه بوده است و چه جابه‌جایی‌هایی در این دوران در مسیر آن رخ داده است؟ **رویکرد پژوهش**، تاریخی است و یافته‌ها با استفاده از بازدیدهای میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای به‌دست آمده است. در بررسی مسیر این راه، مجموعه‌ای از آثار معماری شامل قلعه، پل، کاروانسرا، محوطه‌های استقراری و کتیبه شناسایی شد که با توجه به‌الگوی پراکنش این آثار، مسیرهای عبور راه قابل شناسایی است. شواهد نشان داده که این راه از یک الگوی تاریخی پیروی کرده و بر یک مسیر باستانی منطبق است که تغییرات و جابه‌جایی‌های آن در دوران اسلامی جزئی بوده و منازل و ایستگاه‌های آن با کمترین تغییری تا دوران معاصر استفاده می‌شده‌اند.

استناد: یوسف‌وند، یونس؛ رهنما حسنوند، شهرام و امیری مهرداد (۱۴۰۲). بررسی راه ارتباطی شاپورخواست به نهاوند در دوران اسلامی بر اساس شواهد باستان‌شناسی و منابع مکتوب. *پژوهشنامه تاریخ تمدن اسلامی*، ۵۶ (۱)، ۷–۳۵.
DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422

مقدمه

از دوران پیش از تاریخ تا کنون، دشت خوزستان از طریق چند مسیر مهم به زاگرس مرکزی مرتبط می‌شد که عمدهٔ این مسیرها از منطقه لرستان عبور می‌کردند. یکی از مسیرها و راه‌های اصلی که خوزستان و میان‌رودان را به همدان و دیگر شهرهای شمالی ایالت جبال متصل می‌کرد، راهیست که از بخش میانی لرستان عبور می‌کرد. این راه در دوران تاریخی و اسلامی، رونقی فراوان داشته و به‌منظور تسهیل عبور و مرور در آن، آثار معماری متعددی در مسیر آن ساخته شده است. در منابع تاریخی دوران اسلامی به این راه و منازل و ایستگاه‌های آن در حدفاصل همدان تا خوزستان اشاره شده است. در پژوهش‌های پیشین به‌بخش جنوبی این محور یعنی حد فاصل شهر شاپورخواست تا اندیمشک توجه بیشتری شده است و تعدادی از آثار معماری آن، شامل کاروانسراها (شریفی، ۱۳۷۶: ۲۰-۸۳)، و پل‌ها (صفایی، ۱۳۹۱: ۱۲۰-۱۸۰) شناسایی و معرفی شده‌اند. اما به‌بخش شمالی این محور یعنی حد فاصل شهر شاپورخواست/ خرم‌آباد تا نهاوند کمتر پرداخته شده است. در قسمت‌های شمالی این محور در استان لرستان از یک منطقه کوهستانی می‌گذرد که در مسیر آن کوه گری/گرین و سرشاخه‌های رود کشکان جریان دارد. این راه و ابنیه وابسته به آن تاکنون به‌عنوان یک مجموعهٔ به‌هم پیوسته مورد توجه جدی قرار نگرفت و از چگونگی آثار و مسیرهای عبور آن اطلاعاتی جامع و دقیق در دست نیست. این کمبود، ضرورت بررسی این محور ارتباطی و شناسایی شواهد باستان‌شناختی آن را فراهم کرده است. در این پژوهش با بررسی اشارات متون تاریخی، به‌ویژه با اتکاء بر شواهد باستان‌شناسی برجای مانده به‌بازشناسی و معرفی این راه در حد فاصل شهر شاپورخواست (خرم‌آباد) تا نهاوند پرداخته می‌شود.

روش پژوهش: روش پژوهش تاریخی-اسنادی است و یافته‌ها از طریق بازدیدهای میدانی و بررسی منابع کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده‌اند. سپس اطلاعات جمع‌آوری شده از طریق بازدیدهای میدانی با گزارش‌های منابع کتابخانه مطابقت داده شده و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند.

پیشنیه مطالعاتی

راولینسون، پیشگام دیگران در معرفی راه‌های استان لرستان به‌شمار می‌آید. وی در سال ۱۸۳۶ میلادی برای رفتن از خرم‌آباد به کرمانشاه مسیر الشتر را انتخاب می‌کند و درباره جاده خرم‌آباد به‌کرمانشاه می‌نویسد که در اینجا جاده‌ای وجود دارد که مستقیما از طریق الیشتر، خاوه و هرسین عبور می‌کند (Rawlinson 1839: 99-102). ولفرایم کلایس، مطالبی مختصر به‌همراه طرح‌هایی از برخی پل‌های مسیر این راه ارائه کرده است (کلایس، ۱۹۹۴: ۲۴۸). حمید ایزدپناه که در فاصله سال‌های ۱۳۴۶ تا ۱۳۴۸ خورشیدی در مناطق مختلف لرستان سفر کرده، اطلاعات اولیه از برخی آثار مسیر این راه همچون

پل کاکارضا را ارائه کرده که مورد استفاد اکثر پژوهشگران پس از وی بوده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۷۹). علی‌محمد ساکی نیز اشاراتی به این راه و پل‌های مسیر آن داشته است (ساکی، ۱۳۴۳: ۱۲۰). در بررسی‌های باستان‌شناسی که در دهه‌های پس از انقلاب اسلامی در شهرستان الشتر انجام گرفته است برخی از آثار معماری موجود در مسیر این راه ارتباطی معرفی و شناسایی شده‌اند (سجادی، ۱۳۷۷؛ داوودی، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶، رهنما و همکاران، ۱۴۰۱). پل‌های تاریخی این مسیر ارتباطی به‌واسطه نزدیک بودن به‌جاده‌های امروزی و همچنین حجم نسبتاً زیاد بقایای معماری آنها بیشتر از دیگر آثار معماری موجود در مسیر راه مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. پژوهشگران به‌توصیف ویژگی‌های معماری این پل‌ها و ارائه پیشنهادهایی درباره تاریخگذاری آنها پرداخته‌اند (پرویز، ۱۳۸۲؛ صفایی، ۱۳۸۹؛ ثواقب و حیدری، ۱۳۹۵).

نکته قابل توجه در مورد مطالب منتشر شده پیشین درباره آثار معماری مسیر این راه ارتباطی، این است که بیشتر آنها در حاشیه کارهای دیگر و به‌صورت تک‌نگاری به‌معرفی برخی از آثار مسیر این راه پرداخته‌اند و این راه، محور اصلی پژوهشی نبوده و به‌مجموعه آثار و شواهد باستان‌شناسی آن به‌صورت یک مجموعه به‌هم پیوسته‌ای توجه نشده است.

بررسی گزارش‌های متون تاریخی درباره راه شاپورخواست به همدان

بیشتر منابعی که اطلاعاتی دربارهٔ راه‌های لرستان ارائه می‌کنند به‌هنگام ذکر مسافت و منازل بین همدان و خوزستان به راه‌ها و منازل این مسیرها در استان لرستان اشاره کرده‌اند. دقت در این گزارش‌ها و سنجش اطلاعات آنها با جغرافیایِ منطقه در بازشناسی این راه‌ها، مسیرهای عبور آنها و منازل بین‌راهی بسیار به‌کار می‌آید. استخری، در توصیف شهرهای جبال تحت عنوان *فاصلهٔ همدان به خوزستان* آورده است: «از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الشتر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شابرخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شابرخواست تا لور۳۰ فرسنگ است. از شابرخواست تا لور هیچ آبادانی نیست. از لور تا اندامش ۲ فرسنگ و از پل اندامش تا جندی‌شاپور ۲ فرسنگ» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۶۳). ابن حوقل در *صورة‌الارض* مربوط به‌سال ۳۶۷ هجری، ضمن شرح مسافت‌های همدان تا خوزستان از راهی سخن می‌گوید که از خوزستان به‌لرستان و از آنجا به‌همدان منتهی می‌شده است: از همدان تا رودراور ۷ فرسنگ، از رودراور تا نهاوند ۹ فرسنگ، از نهاوند تا لاشتر (الشتر) ۱۰ فرسنگ، از لاشتر تا شابرخواست (خرم‌آباد) ۱۲ فرسنگ، از شابرخواست تا لور۳۰ فرسنگ است (ابن‌حوقل، ۱۳۷۳: ۱۰۳). مقدسی نیز در سال ۳۷۵ قمری وجود این راه را تایید می‌کند و از ارتباط تجاری گستردهٔ خوزستان با مناطق مختلف ولایت عراق عجم گزارش می‌دهد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۰۰-۶۰۱). وی، به‌ویژه از تجارت و صادرات شکر خوزستان به‌نقاط مختلف ایران سخن می‌گوید. یکی از مسیرهای صادرات این محصول از طریق راه ارتباطی‌ای بوده که اهواز مرکز ایالت و دزفول را از طریق

لرستان به همدان و عراق عجم مرتبط می‌کرده است. دوران معاصر نیز، برخـی شـرق‌شناسـانی کـه وارد لرستان شده‌اند به این راه و به‌برخی ایستگاه‌ها و بناهای مسیر آن، اشاراتی داشته‌اند.

معرفی راه‌ها از خرم‌آباد به سمت شمال

از دوران‌های قبل از اسلام (دست‌کم از دوره هخامنشی) راه‌های ارتباطی استان لرستان در دو مسـیر شـمال به جنوب و شرق به غرب شکل گرفته‌اند؛ شکل‌گیری این راه‌ها به‌سبب وجود کانون‌های مهـم اقتصـادی و سیاسی در مناطق اطراف استان لرستان (خوزستان و میان‌رودان در جنـوب، همـدان و کرمانشـاه در شـمال، اصفهان در شرق و عراق عرب در غرب) بوده است. افزون بر این کـانون‌هـای سیاسـی و اقتصـادی، کـه از دوران پیش از اسلام در شکل‌گیری راه‌های منطقه تأثیر داشته‌اند، در دوران اسلامی مسائل مذهبی و زیارت عتبات عالیات نیز به این موارد اضافه شد و رشد و رونق راه‌ها و بناهای بین‌راهی را بیشتر کرد. راهـی کـه از خوزستان می‌آمد و به سمت همدان می‌رفت، در خرم‌آباد دو شعبه می‌شد که یکی در جهت شمال‌شرق ادامه می‌یافت و یکی هم مسیر مستقیم شمال را در پیش می‌گرفت. شعبه شمال‌شرقی به سیلاخور و بروجرد و از آنجا به اصفهان و تهران می‌رفت که در دوران متأخر اسلامی مسیر اصلی ارتباط مرکز ایـران بـا لرسـتان و خوزستان بود. شعبه شمالی نیز از طریق تنگه شوواخو (شبیخون) و سراب ماهی‌بازان به‌سمت الشتر می‌رفت. همین مسیر در الشتر دو شاخه می‌شد؛ شاخه‌ای از آن از طریق نورآبـاد و گردنـه گَشـور بـه‌سـمت هرسـین می‌رفت و در آنجا به‌شاهراه بزرگ خراسان می‌پیوست و شاخه دیگر آن از مِله گچکه عبور مـی‌کـرد، سـپس وارد دشت خاوه می‌شد و از آنجا از طریق مِله کرک در کوه گرین به نهاوند و همدان می‌رفت. یک شـاخه از همین راه در دشت خاوه از طریق گردنه گاماسیاب به نهاوند می‌رفت. برای برقراری ارتباط نهاوند به خـاوه و الشتر مسیرهای دیگری هم وجود دارد که در دوران معاصر مورد استفاده عشایر بوده‌اند و بعضاً در مسیر آنها شواهد باستان‌شناسی نیز وجود دارد. این پژوهش بر مسیر شاپورخواست– الشتر–مله گچکـه– ملـه کـرک – نهاوند تمرکز دارد. سالارالدوله در جریان شورش‌های سال ۱۳۲۵ق، نیروی نظامی مرکب از عشـایر لرسـتان را از این مسیر به‌منظور دسترسی سریع به نهاوند گسیل داشت و در اطراف تازه‌ناو اردو برپـا کـرد (والـی‌زاده معجزی، ۱۳۸۰: ۳۸۰). در ادامه، شواهد باستان‌شناسی این محور ارتباطی در حدفاصل شهر شاپورخواسـت تـا نهاوند بررسی و معرفی می‌شوند. سیر کلی معرفی آثار از جنوب به شمال است؛ یعنی از شـهر شاپورخواسـت شروع و به نهاوند منتهی می‌شود.

شهر شاپورخواست

شهر شاپورخواست یکی از شهرهای مهم غرب ایران در سده‌های آغازین اسلامی بوده که بنیـان‌گـذاری

آن به شاپور اول ساسانی نسبت داده شده است (حمزه اصفهانی، ۱۳۶۷: ۴۶). این شهر در دوران اسلامی، به‌ویژه در سده ۴ و ۵ هجری رونق بسیار داشته است. در منابع مربوط به قرن ۳ تا ۸ هجری به شاپورخواست اشاره فراوان شده و موقعیت آن در کوه‌های لرستان بر سر راه همدان به خوزستان آمده است (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۰۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۴). موقعیت شهر شاپورخواست در مسیر راه‌های ارتباطی که از استان لرستان می‌گذشت، بسیار مهم بوده است؛ هم راه‌های شرق به غرب و هم راه‌های شمال به جنوب از این شهر عبور می‌کرده‌اند. بر اساس نتایج مطالعات باستان‌شناسی بقایای باستانی واقع در اطراف مناره آجری و محله کنونی قاضی‌آباد مکان شهر باستانی شاپورخواست معرفی شده است (ایزدپناه، ۱۳۷۶: ۱۱۹؛ اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۲۲-۱۰۳) (تصویر۱). از جمله دلایلی که برای این مکان‌یابی بیان شد، وجود شواهد باستانی بر سطح همچون سنگ‌نوشته‌ای از قرن ۶ هجری، مناره‌ای آجری، شواهد دیوارهای سنگ‌ساروجی، آسیاب‌گبری و مجاورت آنها با دژ مستحکم قلعه فلک‌الافلاک است (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۱۳). در نتیجه کاوش‌های باستان‌شناسی انجام گرفته در این محوطه، یافته‌های فرهنگی شامل شواهد سفالی و سازه‌های معماری به‌دست آمده است که به‌رونق شهر در سده‌های ۳ تا ۶ هجری اشاره دارد (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۰۹ -۱۱۳)[1].

مناره آجری

این مناره، داخل بافت امروزی شهر خرم‌آباد در جنوب شرق شهر و ضلع شرقی میدان امروزی شقایق/ امام حسین و در محدوده احتمالی بافت قدیمی شهر شاپورخواست قرار دارد. این مناره به‌شکل استوانه‌ای و با مصالح آجر (به ابعاد ۷×۲۵×۲۵ سانتی‌متر) و ملاط گچ ساخته شده است (تصویر۲). ارتفاع مناره ۲۹/۴۵ متر و قطر آن ۵/۵ متر است. مناره، روی پایه‌ای سنگی مربع شکل قرار دارد که هر ضلع آن حدود ۶ متر است. وسط فضای داخلی مناره، ستونی استوانه‌ای به‌قطر ۷۰ سانتی‌متر ساخته شده که ۹۹ پله از بالا تا پایین به‌دور آن می‌چرخد و دسترسی به بالای مناره را فراهم می‌کند. در ضلع غربی مناره یک ورودی به ابعاد ۸۰×۲۲۰ سانتی‌متر قرار دارد. در بدنه مناره در فواصل مشخص، شش دریچه جهت ورود نور به داخل آن تعبیه شده است. ایزدپناه تاریخ ساخت آن را قرن ۵ هجری قمری دانسته و احتمال داده که کارکرد آن میل راهنمای کاروان‌هایی بوده است که از سمت غرب و مسیرهای دیگر وارد شهر

---

۱. در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ جلال عادلی دو فصل کاوش باستان‌شناسی در ضلع شرقی مناره خرم‌آباد را که به پامنار معروف است، سرپرستی کرد، نگارندگان در مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان گزارشی از این کاوش‌ها را نیافتند، مهتاب اسلامی‌نسب در مقاله‌ای که در مجله پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران منتشر شده است طرح‌ها و تصاویری از یافته‌های باستان‌شناسی این کاوش را ارائه کرده است (اسلامی‌نسب، ۱۳۹۷: ۱۰۹-۱۱۳). در بهار و تابستان ۱۴۰۲ نیز احمد پرویز دو فصل کاوش در این محوطه را سرپرستی کرده است.

می‌شده‌اند (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱۲۱). فرضیه دیگر درباره کارکرد احتمالی این مناره، این است که این منـاره متعلق به‌مسجدی از دوره سلجوقی است که در تحولات سده‌های آغـازین اسـلامی مسـجد آن تخریـب شده و فقط یکی از مناره‌های آن یا تک مناره آن باقی مانده است. دست‌یابی به‌کاربری واقعی این منـاره نیازمند انجام مطالعات بیشتر، به‌ویژه انجام کاوش‌های باستان‌شناسی در اطراف آن است. قرارگیری ایـن مناره در حاشیه راه‌های ارتباطی شمال به جنوب و شرق به غرب لرستان، احتمال ارتبـاط کـارکردی ایـن مناره را با راه‌های ارتباطی تقویت می‌کند.



تصویر ۱. تصویر ماهواره‌ای از محدوده شهر شاپورخواست در جنوب شرق شهر امروزی خرم‌آباد. (مأخذ: .Google Earth)



تصویر۲. سنگ‌نوشته شهر شاپورخواست. (مأخذ: نگارندگان).

تصویر۳. مناره شهر خرم‌آباد در دهه پنجاه خورشیدی. (مأخذ: ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۰۷).

سنگ‌نوشتهٔ شهر خرم‌آباد

این سنگ نوشته در ضلع شرقی شهر خرم‌آباد و در خیابان شریعتی قرار دارد. کتیبه بر قطعه سنگی به‌شکل مکعب مستطیل حک شده است (تصویر۲. سمت راست تصویر). کتیبه به‌صورت برجسته و به‌خط کوفی و نسخ تمام سطوح سنگ را در بر می‌گیرد (سطح جنوب‌شرقی ۵ سطر، سطح جنوب‌غربی ۴ سطر، سطح شمال‌غربی ۶ سطر و سطح شمال‌شرقی هم ۴ سطر). دور نوشته ۸/۶۴ متر است. تاریخ کتیبه، سال ۵۱۳ هجری قمری و به‌زمان حکومت ابوسعید برسق کبیر امیر اسفهسالار حاکم شهر شاپورخواست از امرای سلطان محمود بن محمد بن ملکشاه سلجوقی مربوط است. بخش‌هایی از متن کتیبه محو شده و به‌همین سبب بازخوانی کامل آن ممکن نیست. مرحوم قزوینی از روی رونوشتی که مینورسکی برای وی فرستاده، بخش‌هایی از آن را بازخوانی کرده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۱۲۱-۱۱۶). هرتسفلد نیز در سال ۱۹۲۸ میلادی این کتیبه را قرائت کرده است (Herzfeld, 1928: 75). با توجه به خوانش‌هایی که از این سنگ‌نوشته شد، مضمون آن به‌نوعی خراج اشاره دارد که از کوچ‌روها دریافت می‌شد. این سنگ‌نوشته افزون بر اینکه اطلاعاتی ارزشمند درباره نام شهر شاپورخواست و ارتباط برسقیان با آل‌حسنویه را نشان می‌دهد، در زمینه راه‌های ارتباطی منطقه نیز قابل توجه است. بنابر نتایج پژوهش‌های جدید، این سنگ‌نوشته در بخش شمالی شهر قدیم شاپورخواست و در دروازه ورودی شهر قرار داشته است (اسلامی‌نسب و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۱۴). به‌نظر می‌رسد که این محل در مسیر راهی پررفت آمد بوده که امیر برسقی دستور ایجاد کتیبه را در آنجا داده است. این سنگ‌نوشته، اهمیت راهبردی دره خرم‌آباد در مسیر راه‌های ارتباطی جنوب به شمال منطقه را نشان می‌دهد.

آثار تنگ راوات و سنگر ماهی‌بازان

سراب ماهی‌بازان در ورودی تنگ‌راوات در فاصلهٔ ۱۰ کیلومتری شمال شهر خرم‌آباد قرار دارد و جادهٔ ارتباطی خرم‌آباد به الشتر به‌فاصله ۳۰ متری شرق آن می‌گذرد. در سراب ماهی‌بازان دو سازهٔ معماری دست‌کند، شامل یک تاق و ۶ حفرهٔ مستطیلی به‌عمق ۱۰۰ تا ۱۵۰ سانتی‌متر، یک کتیبه و یک کانال آبرسانی باستانی باقی مانده است[۱] (تصاویر۳). چشمه سراب ماهی‌بازان، کانون شکل‌گیری این مجموعه است که از زیر تاق بیرون می‌آید و به رودخانه خرم‌آباد می‌ریزد. ارتفاع و عرض تاق ۳ متر و عمق آن به ۲۵۰ سانتی‌متر می‌رسد. در فضای داخل تاق در سمت راست یک تاقچه کوچک به ابعاد ۱۰×۲۰× ۳۰ سانتی‌متر ایجاد کردند. در سطوح داخلی تاق رد و آثار قلم و چکش باقی مانده است که به‌سبب جریان آب ساییده شده‌اند. به‌نظر می‌رسد که در ابتدا، این سازه شکافی طبیعی و کوچک در دل صخره بوده و به‌سبب موقعیت خاص آن در حاشیه این راه ارتباطی، برخی قسمت‌های آن تراش داده شده است. در سمت راست تاق در ارتفاع ۲۲۰ سانتی‌متری از سطح زمین کتیبه‌ای از دوره قاجار به خط نستعلیق نقر شده است (تصویر۳ راست).



تصویر ۳. تاق سنگر ماهی‌بازان در تنگ راوات و کتیبه قاجاری کنار آن. (مأخذ: نگارندگان).

ابعاد کتیبه ۱×۱ متر است. متأسفانه در اثر عوامل انسانی و فرسایش طبیعی خطوط کتیبه از بین رفته است. فرهاد میرزا معتمدالدوله[۲]، شاهزاده قاجار که در دو نوبت (یک‌بار در سال۱۲۵۰ ق و یک‌بار هم در

۱. تپه باستانی سنگر ماهی‌بازان با شواهد سفالی مربوط به هزاره اول تا دوره ساسانی در فاصله ۳۰ متری شمال آن قرار دارد که جاده خرم‌آباد به الشتر از وسط آن می‌گذرد.

۲. فرهادمیرزا معتمدالدوله، پسر پانزدهم عباس میرزای نایب‌السلطنه و عموی ناصرالدین شاه بود. وی در جمادی‌الاول ۱۲۳۳ هجری قمری در تهران متولد شد و در سال ۱۳۰۵ هجری قمری در تهران در گذشت. در جوانی همراه پدر از تهران به آذربایجان رفت و در تبریز به تحصیل علوم پرداخت. در سال ۱۲۵۰ هجری و در سن ۱۷ سالگی حاکم لرستان و خوزستان و پس از آن، مدتی حاکم فارس و کردستان شد. در زمان سفر ناصرالدین شاه به فرنگ کامران میرزا نایب‌السلطنه بود و فرهاد میرزا با اختیارات تامه مأمور اداره←

سال ۱۲۷۸ ق) حاکم لرستان بود، به تنگ راوات و سراب ماهی‌بازان اشاره‌ای کوتاه کـرده اسـت؛ وی در کتاب *مُنشآت* به‌صدور فرمانی مبنی بر ایجاد کتیبه‌ای با موضوع شرح وقایع سال ۱۲۵۴ ق اشاره می‌کنـد که محمدباقرخان وظیفه حجاری و نقاشی آن در تنگ رَباط / راوات را بر عهده داشته است (فرهاد میرزا، ۱۳۶۹: ۲۹۸). در ادامه مطلب، وی نگرانی خود را از خرابی این کتیبه به‌واسطهٔ بـومی‌هـای منطقـه بیـان می‌کند؛ البته نگرانی فرهاد میرزا در زمینه خرابی این کتیبه، نگرانی بجایی بوده اسـت؛ زیـرا امـروزه ایـن کتیبه در اثر عوامل انسانی مخدوش و ناخوانا شده است.

پل‌های کاکارضا

رودخانه کاکارضا از سرشاخه‌های اصلی رود کشکان است که از کوه‌هـای اطـراف هـرو در شـمال شـرق خرم‌آباد سرچشمه می‌گیرد. روی این رودخانه در ادوار مختلف چند پل ساخته شده است. در ۳۲ کیلومتری شمال خرم‌آباد روی این رودخانه در محدوده‌ای به‌طول ۲ کیلومتر بقایای سه پل باستانی باقی مانده است. پل‌ها از غرب به شرق و از شماره ۱ تا ۳ معرفی می‌شوند.

پل شماره ۱ /کاکارضا/ پل شاپوری

امروزه، از این پل فقط بخش‌هایی از پایه‌های سنگی آن باقی مانده و تمام تاق‌ها در اثر سیلاب‌های هـر سالهٔ رودخانه فرو ریخته‌اند (تصویر ۴ و ۶). به‌سبب شدت تخریب پایه‌ها و مدفون بودن بخش‌های بـاقی مانده در زیر رسوبات رودخانه، اندازه‌گیری دقیق پایه‌ها ممکن نیست. عرض دره‌ای که پل در آنجا ساخته شده ۱۹۰ متر است و پل در راستای شمالی–جنوبی تمام عرض دره را در برگرفته اسـت. شـواهدی از ۱۲ پایه در راستای هم در دره باقی مانده است. جدارهٔ بیرونی پایه‌ها با سنگ‌های بـزرگ تـراش‌دار و هسـته داخلی آنها هم با استفاده از لاشه‌سنگ و قلوه‌سنگ در ابعاد کوچک و بزرگ و حجـم زیـادی مـلاط گـچ ساخته شده‌اند. در حال حاضر، سه‌تا از پایه‌های پل در بستر رودخانه قرار دارند که فاصلهٔ آنها به هم حدود ۷ متر و ضخامت آنها در محل برخورد با آب باریک‌تر است و عرض پایه‌ها به‌حدود ۴ متر می‌رسـد. ایـن پایه‌ها دارای آب‌بُرهایی به‌طول ۲/۵ متر هستند. کلایس در سال ۱۹۹۴در گزارشی به‌وجود قسمت کمـی از شالوده سدی پل اشاره می‌کند (کلایس، ۱۹۹۴: ۲۴۸؛ ملازاده، ۱۳۷۹: ۲۱۳).

→ مملکت بود. فرهاد میرزا از مشاهیر و رجال عصر ناصرالدین شاه بود که علاوه بر رتـق و فتـق امـور مملکتـداری و حکمرانـی، در زمینه امور علمی و فرهنگی یدی طولایی داشت. از وی چندین کتاب در زمینه‌های ادبیات، تاریخ، جغرافیا و ریاضی باقی مانده اسـت. زمانی که حاکم لرستان بود دست به ترجمه و تألیف خلاصه‌الحساب شیخ بهائی موسـوم بـه «کنزالحسـاب» زد. در سـال ۱۲۹۸ بقـه مبارکه کاظمین را تعمیر و مناره‌های آنرا مطلا نمود و بنای صحن شریف را تجدید کرد. پیکر وی را در کاظمین در مقبره مخصـوص، مشهور به مقبره فرهادیه مدفون است.



تصویر ٤. دورنمای از پل شماره ۱ کاکارضا (دید از شرق) و بقایایی یکی از پایه‌های آن. (مأخذ: نگارندگان).

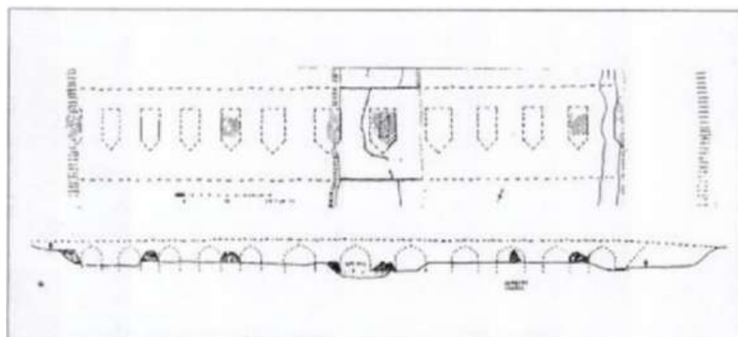
فاصله جنوبی‌ترین پایه از دستک جنوبی که به بدنه کـوه تکیـه دارد، ۱۱ متـر و فاصـله آن تـا پایـه مجاورش در سمت شمال به ۶ متر و ضخامت آن ۹ متر است. شـمالی‌تـرین پایـه پـل کـه سـنگ‌هـای پاکتراش جدارۀ بیرونی آن هنوز هم به‌خوبی قابل مشاهده است، دارای ۶ متر ضخامت در بخـش میـانی است. مقایسه اندازه‌های پایه‌های جنوبی و شمالی پل بیانگر این است که پایه‌های جنوبی پل بزرگ‌تـر و مستحکم‌تر از پایه‌های میانی و شمالی هستند. از شواهد موجود مشـخص اسـت کـه پایـه شـمالی دارای آب‌بری بوده که امروزه ۱/۳۰ متر از انحنای آن قابل مشاهده است. باتوجه به تفاوت مصالح و شـیوه کـار در پایه‌های شمالی پل، احتمال دو دوره ساخت و ساز در پل مطرح شده است (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۰۰). در دو طرف پل در سمت شمال و جنوب در بدنه کوه شواهدی از جاده سنگ‌فرشی که به پل منتهی مـی‌شـده، باقی‌مانده است (تصویر ۵، چپ). در بازدید نگارندگان از بقایای باقی مانده پل در سـال ۱۳۹۷ در سـاحل شمالی پل بخشی از یک پایه بیضی شکل که در اثر سیلاب مشـخص شـده بـود، مشـاهده شـد. شـکل بیضوی این پایه از نظر ساختاری همانند پایه‌های پل‌های کشکان و پل دختر است (تصویر۵، راست).





تصویر ۵. سنگ‌های تراش‌خورده به‌کار رفته در پایه‌های پل شماره ۱ کاکارضا. (مأخذ: نگارندگان).

تصویر ۷. جاده سنگ‌فرش در ۵۰۰ متری شمال پل شماره ۱ کاکارضا.



تصویر ٦. پلان و برش نمای پل شماره ۱کاکارضا. (Kleiss, 1987: 99).

ولفرایم کلایس، تاریخ ساخت پل را به‌دوره ساسانی منتسب کرده است (Kleiss, 1987: 99). علی‌محمد ساکی، تاریخ ساخت پل را قرن ۴ هجری و همزمان با پل کشکان می‌داند (ساکی، ۱۳۴۳: ۱۲۱–۱۲۲). ایزدپناه، ضمن اشاره به دو دوره ساخت و ساز در پل، بنای اولیه آن را به پیش از اسلام مربوط دانسته و احتمال داده که در دوره حکومت بدر بن حسنویه تجدید بنا شده است (ایزدپناه، ۱۳۶۳: ۲۷۹). احمد پرویز با اشاره به‌شیوه ناشیانه تراش سنگ‌ها در پایه پل، اُفت محسوس در ساخت زیرسازه پل همچون استفاده از توده‌های زیاد قلوه‌سنگ به‌جای استفاده از تخته سنگ‌های بزرگ (که شیوه متداول زیرسازی در دوره ساسانی بوده است) و شیوه رج‌چینی سنگ‌ها در جداره بیرونی که دارای درز هستند، پیشنهاد کرده که این پل احتمالاً به‌سده‌های آغازین اسلامی مربوط بوده که بر شالوده پلی از دوره ساسانی ساخته شده است.

پل شماره ۲ کاکارضا

علی سجادی در سال ۱۳۷۵ گزارشی کوتاه از این پل ارائه کرده است (سجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۰). بنا بر این گزارش، پل در حد فاصل پل شماره یک و پل جدید کاکارضا که جاده خرم‌آباد–الشتر از آن می‌گذرد، قرار داشته است. سجادی در توصیف پل می‌گوید: «تنها یک پایه چسبیده به کوه از سازه پل باقی مانده است. بخش باقی مانده پل که در تماس با جریان آب رودخانه بوده با استفاده از سنگ‌های تراشیده در ابعاد مختلف ساخته شده که مشابه سنگ‌های به‌کار رفته در نمای جاده سنگ‌فرش تنگ گاشمار است» (سجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۰). در بازدید نگارنده از منطقه بقایای پل مذکور شناسایی نشد. احتمالا، این یقایا زیر رسوبات طغیان‌های سالانه رودخانه مدفون شده‌اند.

پل شماره ۳/ پل آذر

این پل، درون بافت روستای کاکارضا قرار دارد (تصویر۷)، ارتفاع پل از کف دره تا روی عرشه/ تاج پل ۱۶ متر و عرض عرشه آن ۶ متر و طول آن هم به‌موازات عرض دره و حدود ۸۰ متر است. محور پل شمالی– جنوبی است و دارای پنج دهانه و چهار پایه با ابعاد متفاوت است؛ سه دهانه میانی پل مجاری اصلی آب رودخانه است. دو دهانه که در دو سمت دهانه‌های اصلی قرار دارد به‌ندرت آب در دوره‌های سیلابی رودخانه از آنها عبور می‌کند. دهانه میانه به عرض ۱۴ متر عریض‌ترین دهانه پل است. پایه‌هایی که تاق دهانه مرکزی بر آنها سوار است در جهت حرکت آب ۱۳/۵ متر طول و ۷ متر عرض دارند. دو پایه میانی دارای آب‌برهای مثلثی به طول ۵/۵ متر در مقابل جریان آب است که تا ارتفاع ۳/۶ متر از کف رودخانه بالا آمده‌اند. پشت‌بندی در پشت این پایه‌ها به‌طول ۲ متر و هم‌عرض پایه‌ها تا ارتفاع ۳ متر

احداث شده است. دو پایه کناری با توجه به اینکه کمتر در معرض جریان آب بوده، بدون آب‌بر است. طول این پایه‌ها تا ارتفاع ۳ متری ۱۰ متر است و طول آنها از ارتفاع ۳ متر به بالا ۶ متر است. شمالی‌ترین دهانه پل در سال‌های قبل مسدود شده است که آثاری از آن در نمای غربی هنوز هم دیده می‌شود. نمای پل با استفاده از سنگ‌های پاکتراش به‌زیبایی نماسازی شده است. پل دارای جان‌پناهی سنگی به ارتفاع ۸۰ سانتی‌متر است که سطح روی این جان‌پناه با استفاده از قطعات بزرگ سنگ‌های تراش خورده به‌صورت خرپشته‌ای نماسازی شده است.



تصویر ۷. دورنمای از پل شماره ۳ کاکارضا/ پل آذر/ رضاشاهی. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).

در ضلع جنوبی پل در نمای عمودی جان‌پناه با قطعات سنگ سفیدرنگ حجاری شده مزیین است. نقوش این حجاری‌ها، نقوش گیاهی است (تصویر ۸، راست). در قسمت تاق قوس‌ها و در بخش مرکزی آن ردیفی از «سنگ بلندین» مشابه این سنگ‌های حجاری شده به‌کار رفته است. صفایی، به‌وجود دو قطعه سنگ کتیبه در ضلع جنوب غربی پل و نزدیک به کف رودخانه اشاره کرده که روی یکی از آنها عبارت «در این عصر مشعشع سلطنت اعلیحضرت قدر قدرت رضاشاه پهلوی پل آذر خاتمه یافت» و روی دیگری عبارت «در این عصر مشعشع سلطنت اعلیحضرت قدر قدرت رضاشاه پهلوی پل آذر خاتمه یافت، «عمل معمار فشنگ‌چی» حک شده است (صفایی، ۱۳۹۱: ۱۷۵). این کتیبه‌ها امروزه در موزه مردم‌شناسی شهر الشتر نگهداری می‌شود (تصویر ۸، چپ).



تصویر ۸. تزیینات حجاری و کتیبه پل شماره۳ کاکارضا/ پل آذر/ رضاشاهی. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).

پل شماره ۴/ پل چلّه‌کَش

این پل در فاصله ۵۰۰ متری شرق روستای کاکارضا و بالاتر از پل شماره ۳ / پـل رضاشـاهی/ پـل آذر و به‌فاصله ۷۰۰ متری شرق آن قرار دارد. پل در محلی احداث شده که عرض رودخانه به‌کمترین حـد خـود می‌رسد. حاشیه دو طرف رودخانه در این قسمت صخره‌ای بوده که اتصال پایه‌های کنـاری پـل بـه ایـن صخره‌ها باعث استحکام بیشتر پل می‌شده است. موقعیت مکانی انتخاب شده برای ساخت پل شـماره ۴ نسبت به دیگر پل‌ها دارای مزایای چندی است؛ نزدیکی صخره‌ها و برآمدگی دوسـوی رودخانـه در ایـن محل این امکان را فراهم می‌کرده که در کمترین زمان ممکن و با احـداث چنـد پایـه پـل آمـاده شـود. پایه‌های کناری به‌صخره‌های دو طرف سوار شده‌اند که استحکام بیشتر پایه‌ها در مقابل جریان سیلاب را فراهم می‌کرده است. بقایای معماری باقی مانده از پل شامل بخش‌هایی از دو پایه پـل در سـمت شـمال رودخانه است که با مصالح سنگ‌لاشه و سنگ‌های قواره‌ای ساخته شده است (تصـویر۹). جـدارۀ بیرونـی پایه‌ها در قسمت‌های پایینی با استفاده از سنگ‌های بزرگ تراش‌خورده نماسازی شـده و در بخـش‌هـای فوقانی لاشه‌سنگ‌های قواره‌بر مستطیل شکل به‌کار رفته است. هسته داخلی پایه‌ها با قلوه‌سنگ و مـلاط گچ پر شده است. ابعاد پایه شماره ۱ که در شمالی‌ترین قسمت پل به‌بدنه شیب‌دار کوه تکیه دارد، ۵ متـر در ۹ متر است. پایه شماره ۲ به‌فاصله ۷ متری پایه شماره ۱ روی لبه پرتگاهی رودخانه و نزدیک به‌بسـتر امروزی آن قرار دارد. این پایه به‌شکل مستطیل و به‌ابعاد ۱۰ متر در ۵ متر است که در بخش‌های پـایینی در مسیر جریان آب با استفاده از سنگ‌های بزرگ تراش‌خورده حاشیه‌بندی شـده اسـت. در قسـمت‌هـای

فوقانی این پایه‌ها، ردیف حفره کوچکی به قطر ۱۵ سانتی‌متر و عمق ۲۰ سانتی‌متر قابل مشـاهده اسـت. این حفره‌ها احتمالاً، محل چوب‌های به‌کار رفته به‌منظور مهار رانش پل بوده‌اند. در اطراف پایه‌ها، قطعات شکسته آجر پراکنده بود که نشان‌دهنده استفاده از آجر در ساخت بخش‌های از پل است.

علی سجادی، تاریخ صدر اسلام را برای ساخت پل پیشنهاد کرده است (سـجادی، ۱۳۷۵: ۱۳۵). امـا احمد پرویز، با توجه به‌تاریخ‌گذاری پیشنهاد شـده بـرای پـل‌هـای شـماره ۱ و ۲ کـه بـه‌دوره ساسـانی و سده‌های آغازین اسلامی منتسب شده‌اند، پیشنهاد کرده که قدمت پل نمی‌تواند قدیمی‌تـر از دوره مغـول باشد (پرویز، ۱۳۸۰: ۱۰۲). اگر تاریخ پیشنهادی برای پل‌های پایین‌دست، به‌ویژه پل شماره ۱ را بپـذیریم که با توجه به‌شواهد موجود تا حدود زیادی هم پذیرفتنیست، در این صورت نیازی به‌ساخت پـل دیگـری در همان زمان و در نزدیک همان پل‌ها نبوده است. به‌نظر می‌رسد پل شماره ۴ دوره‌ای ساخته شـده کـه پل‌های قبلی روی رودخانه تخریب شده و دیگر قابل استفاده نبوده‌اند. با توجـه بـه‌هزینـه‌هـای سـنگین احداث پل در آن زمان، تنها در صورت قابل استفاده نبودن پل‌های پیشن، ساخت پلی جدید منطقی بـوده است. مقایسه موقعیت مکانی انتخاب شده برای ساخت این پل که تنها با احداث سه پایه امکـان عبـور و مرور را روی رودخانه فراهم می‌کرده، در مقایسه با پل شماره ۱ کـه دارای ۱۳ پایـه بـوده، تـأثیر مسـئله کاهش هزینه‌های ساخت و کاهش مدت زمان تمام شده برای احداث پل را به‌خوبی نشان می‌دهد. شکل ۴ ضلعی پایه‌های این پل نیز متفاوت از شکل پایه‌های پل‌های دوره تاریخی و سده‌های آغازین اسـلامی است که عموماً به شکل ۶ و ۵ ضلعی و یا بیضوی ساخته شده‌اند. بنابراین، شواهد موجود و ویژگـی‌هـای ساختاری این پل در سنجش با دیگر پل‌های منطقه، دوره صدر اسلام را بـرای تـاریخ سـاخت آن تاییـد نمی‌کند و ساختمان پل به‌احتمال در زمانی پس از آن ساخته شده است.









تصویر ۹. بقایایی معماری پل شماره ۴ کاکارضا/ پل چله‌کَش. دید از جنوب. (مأخذ: نگارندگان).

پلی چوبی / پل هُنام

این پل در ۱۰ کیلومتری جنوب شهر الشتر و بر رود هنام قرار دارد. امروزه، آب رودخانه تنها در بخش شرقی جریان دارد؛ به‌همین سبب بقایای باقی مانده پل از مسیر رودخانـه دور افتـاده و بیشـتر آن در زیـر رسـوبات پنهان شده است. از این پل، تنها بخش‌هایی از پایه‌ها به‌صورت توده‌ای به‌هـم پیوسـته از مصـالح معمـاری باقی مانده است (تصاویر۱۰). امروزه، بقایای چهار تا از پایه‌های این پل در بستر رودخانه قابل مشاهده است. محور پل شرقی غربی است و مصالح آن سنگ لاشه و ملاط گچ است. سجادی از این پل باعنوان پل هنام (سـیاهپوش) نـام بـرده اسـت و گـزارش داده کـه پایـه‌هـای پـل، لـوزی شـکل و در قسـمت جلـو دارای موج‌شکن‌های تیزه‌دار بوده است (سجادی، ۱۳۷۹). به نوشته وی، این پل از نظر شیوه سـاخت، مشـابه پـل شاپوری خرم‌آباد و پل شاپوری کاکارضا بوده و به‌احتمال از دوره ساسانی است. در بازدید نگارنده از ایـن پـل در بهار تابستان ۱۳۹۷ به‌سبب مدفون بودن پایه‌ها در زیر رسوبات این ویژگی‌ها قابل شناسایی نبود.



تصویر ۱۰. تصویر ماهواره‌ای و بقایای معماری پل چوبی/ پل هنام (مأخذ: Google Earth).

شهر لاشتر

یکی از آثاری که در محور راه ارتباطی شاپورخواست به همدان اهمیت زیادی داشته، شهر لاشتر است که

نام آن در منابع دوران اسلامی با املای لاشتر، لیشتر، الاشتر و اشتر آمده است. در منابع تاریخی، به‌موقعیت این شهر بر سر راه نهاوند به شاپورخواست در ۱۰ فرسخی نهاوند و ۱۲ فرسخی شهر شاپورخواست اشاره شده است. استخری و ابن‌حوقل فاصله نهاوند تا لاشتر را ۱۰ فرسنگ ذکر کرده‌اند (استخری، ۱۳۷۳: ۲۰۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۴). در کتاب حدود *العالم من المشرق الی المغرب* آمده است که لیشتر شهرکی است با هوای درست و کشت بسیار و از وی بندق خیزد (حدود العالم،۱۳۹۰: ۱۴۱). ابن حوقل نام الشتر را لاشتر ضبط کرده و می‌نویسد: در ناحیه جبال، تنها در شهر لاشتر فندق هست (ابن حوقل: ۱۳۶۶: ۳۵۸) (نقشه شماره ۳). مؤلف *راحه‌الصدور و آیه‌السرور*، الشتر را به‌صورت لیشتر آورده و گفته است که در حدود سدهٔ ۶ ق، لیشتر از تختگاه‌های برسقیان بوده است (راوندی، ۱۳۶۴: ۲۲۹). در الشتر امروزی سنگ قبرهایی موجود است که به قرن۶ مربوط بوده و روی آنها نام افرادی از برسقیان کنده شده است. موقعیت مکانی دقیق شهر لاشتر در جغرافیای امروزی منطقه مشخص نیست؛ اما با توجه به‌موقعیت دشت الشتر در حد فاصل شاپورخواست و نهاوند و استفاده از نام الشتر که احتمالاً شکل تغیر یافته همان لاشتر است، برای اشاره به این منطقه، می‌توان پذیرفت که شهر لاشتر در دشت امروزی الشتر قرار داشته است. مسافت الشتر در دامنه جنوبی کوه گری/ گرین تا نهاوند در دامنه شمالی گرین با مسافت ذکر شده بین لاشتر و نهاوند در منابع تاریخی هماهنگی نسبی دارد؛ اگر از راه کوهستان گرین و از طریق گردنه‌ها از نهاوند به الشتر وارد شویم، این مسافت با مسافت ذکر شده هماهنگ است. با این اوصاف، تا حدود اطمینان‌بخشی روشن است که شهر لاشتر در دشت الشتر قرار داشته است، اما موقعیت دقیق مکان آن در سطح دشت نامشخص است، احتمالاً، این شهر در جنوب شهر امروزی الشتر و در اطراف روستای امیر قرار داشته است[1]. مینورسکی درباره موقعیت شهر لاشتر نوشته است: شهر لشتر که اکنون آثاری از آن به‌جا نمانده، بدون شک در الشتر قرار داشته است (مینورسکی، ۱۳۶۲: ۲۵–۳۰). در اواخر سدهٔ ۱۳ش، دژ استواری که قلعهٔ مظفری نام گرفت، در خاور الشتر، به‌واسطهٔ مهری خان امیرالعشایر و مهرعلی خان امیر منظم ساخته شد. مدتی مهرعلی خان در این قلعه حکمرانی کرد و موجبات ناامنی در شمال لرستان را فراهم آورد، ولی سرانجام حاکم نظامی لرستان او را دستگیر و اعدام کرد (استارک، ۱۳۶۴: ۲۱–۲۲).

---

۱. در سطح دشت الشتر آثار متعددی به‌صورت تپه‌های کم ارتفاع باقی مانده است. علاوه بر این تپه‌ها تعدادی گورستان از دوره میانه و متأخر اسلامی و چند سازه معماری از دوره قاجار باقی مانده است؛ از جمله این آثار می‌توان به تپه معروف به رَوَدگه عباس‌علی اشاره کرد. ایزدپناه در سال‌های قبل از انقلاب از آن دیدن و تصاویری از آن منتشر کرده است (ایزدپناه، ۱۳۵۰: ۲۸۰). وی از وجود تعدادی پایه ستون سنگی در این تپه گزارش داده و تصاویری از آنها منتشر کرده است. ایزپناه احتمال داده است که این محوطه بقایای آتشکده‌ای از دوره ساسانی بوده که در دوره اسلامی نیز به‌عنوان مکانی مورد احترام باقی مانده است.

بنای موسوم به قلعه مِلَه گچکه[1]

این بنا در شهرستان سلسله (الشتر) در بخش فیروزآباد و روستای تمِلیه قرار دارد. بنا در محور ارتباطی الشتر (لاشتر قدیم) به نهاوند واقع است که بالای گردنه‌ایی به‌نام گَچکَه در حدفاصل دو کوه سَرچاه و سُرخه در ۵ کیلومتری شمال شرق روستای تملیه به‌خط مستقیم قرار دارد. ساختمان بنا، مستطیلی به ابعاد ۲۰×۲۰ متر است که بخش بیشتر آن تخریب شده است (تصویر۱۱ و ۱۲). دورتادور فضای داخلی این مستطیل را اتاق‌های کوچکی فراگرفته است. ورودی بنا در ضلع شرقی قرار دارد. مصالح مورد استفاده در ساخت بنا، قلوه‌سنگ و سنگ‌های تراش خورده و ملاط آن هم گچ و آهک است. از قلوه‌سنگ برای بالا آوردن دیوارهای بیرونی و دیوارهای جداکننده فضاها استفاده شده است. سنگ‌های به‌کار رفته در تاق‌ها در قواره آجر تراش داده شده‌اند و رج‌چینی آنها در ساختمان، به‌ویژه در قسمت تاق‌ها در نهایت دقت بوده است. از بخش‌های باقی مانده سقف مشخص است که پوشش آنها از نوع تاق آهنگ بوده است. روش اجرای تاق‌ها به‌این صورت بوده که ابتدا دیوارها را تا ارتفاع مناسب بالا آورده، سپس بر نیمی از سطح دیوار و در لبه بیرونی آن دیوار را تا ارتفاع ۴۰ سانتی‌متر جهت ایجاد لگدگیر بالا برده‌اند. در دیوار مقابل نیز به‌همین شکل عمل کرده و سپس تاق را در بین آنها به‌شیوه لاچسبانی اجرا می‌کرده‌اند. به‌سبب تخریب شدید بنا و انبوه آوارهای افتاده در سطح آن برداشت پلان دقیق و کاملی از آن مشکل است. از وضعیت کنونی بنا مشخص است که بنا پلان بسته‌ای داشته و بنای موقر و کوچک بوده است. پلان بستهٔ این بنا متناسب با شرایط آب‌وهوایی سرد و کوهستانی منطقه است. باتوجه به‌قرارگیری بنا در محل گردنه گچکه، احاطه کامل آن بر دشت‌ها و دره‌های زیر دست و کوچک بودن بنا و تعداد کم اتاق‌ها و فضاهای آن که تنها امکان استقرار تعداد معدودی سرباز را می‌داد، به‌نظر می‌رسد بنا، کارکرد امنیتی و خدماتی داشته و به‌احتمال به‌عنوان یک کاروانسرا یا چاپارخانه در مسیر این راه عمل می‌کرد.

---

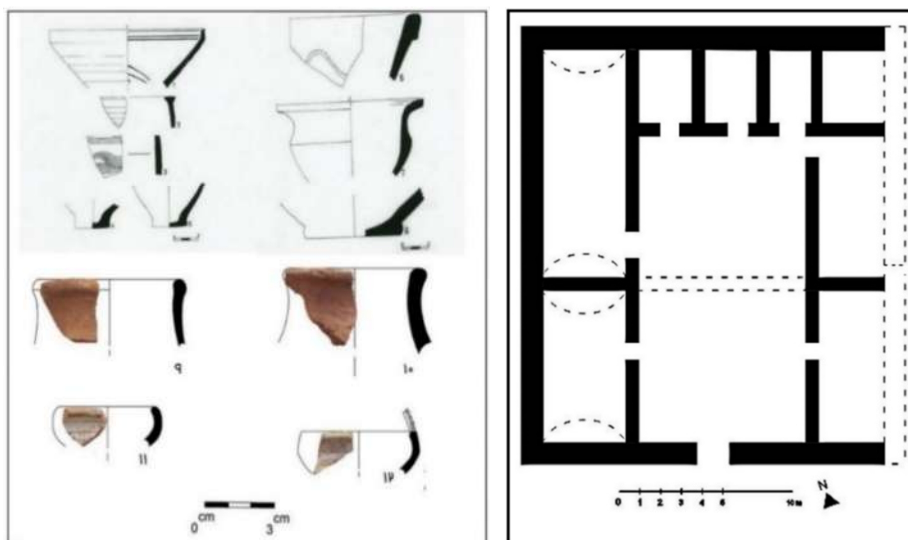
۱. نام اثر برگرفته از نام گردنه گچکه است که به‌سبب گچی بودن قسمتی از کوه‌های این محل به این نام شهره است. مِلَ/ مله در گویش محلی یعنی گردنه. این بنا در جریان فصل اول بررسی و شناسایی شهرستان الشتر در سال ۱۳۸۶ شناسایی شده است. پس از آن داوودی بنا را در تاریخ ۱۰/۲۱/ ۱۳۸۶در فهرست آثار ملی به ثبت رساند.






تصویر ۱۱. بقایایی معماری کاروانسرای مله گچکه (مأخذ: نگارندگان).

سفال‌های به‌دست آمده از سطح و اطراف بنا شامل سفال‌هایی با خمیره نخودی و آجری، چرخساز با شاموت کانی است که اغلب با خطوط کنده شانه‌ای و موجی تزیین شده‌اند. نوع دیگر سفال‌های این محوطه، سفال‌های لعابدار با لعاب سبز، آبی و سفید است که در گونهٔ معروف به اسگرافیاتو جای می‌گیرند (تصویر ۱۳). مشخصات سفال‌ها و ویژگی‌های معماری بنا، اشاره به تعلق آن به‌سده‌های آغازین تا میانه اسلامی دارد.



تصویر۱۲. پلان کاروانسرای مله گچکه (مأخذ: نگارندگان)

تصویر ۱۳. طرح و تصویر سفال‌های کاروانسرای مله گچکه (مأخذ: از شماره ۱ تا ۸: داودی، ۱۳۸۵: ۱۳۰).

شواهد جاده سنگ‌چین در نزدیک بنای مله گچکه

در شمال بنای گچکه، داخل دره‌ای که از سمت جنوب به گردنه گچکه منتهی می‌شود، بخشی از جاده سنگ‌چین به‌طول ۱ کیلومتر باقی مانده است (تصویر۱۴). این جاده سنگ‌چین، داخل دره‌ای قرار گرفته که در مسیر سیل و آب‌های سطحی قرار دارد. به‌منظور جلوگیری از تخریب جاده در اثر سیلاب اقدام به سنگ‌چینی مسیر آن در محل‌هایی کرده‌اند که احتمال تخریب آن بوده است. سنگ‌چین به‌صورت خشکه‌چین و بدون استفاده از ملاط و با استفاده از قلوه‌سنگ‌های تیره رنگ رودخانه‌ای انجام شده است. به‌نظر می‌رسد که طول این جاده سنگ‌چین بیشتر از آن چیزی است که امروزه بر سطح مشخص بوده و بیشتر قسمت‌های آن در زیر رسوبات مدفون است.



تصویر ۱٤. بقایایی جاده سنگ‌فرش در شمال کاروانسرای مله گچکه. دید از غرب (مأخذ: نگارندگان).

محوطه‌دار عَلیَه در کوه گرین

این محوطه در بالای ارتفاعات کوه گرین پس از گردنه موسوم به مله کَرک قرار دارد. شواهد سطحی این محوطه به‌صورت پی دیوار و مصالح ساختمانی پراکنده در محیطی به ابعاد ۳۰ متر در ۳۰ متر قابل مشاهده است (تصویر ۱۵و ۱۶). در یکی از چاله‌های حفاران قاچاق بخشی از یک دیواری مشخص شده است. این دیوار با مصالح سنگ‌لاشه و ملاط گچ ساخته شده است. به‌سبب فرسایش طبیعی (سرمای زیاد منطقه در فصول پاییز و زمستان) و همچنین حفاری قاچاق به‌شدت تخریب شده است و برداشت پلان آن در وضعیت موجود ناممکن است. باتوجه به ابعاد کوچک این تپه و قرارگیری آن در محیطی کوهستانی و مجاورت آن با راه ارتباطی الشتر به نهاوند، به‌احتمال زیاد کارکردی در ارتباط با راه مذکور داشته است. مکان انتخاب شده برای احداث این سازه مرتفع نیست و نسبت به محیط اطرافش چشم‌انداز و میدان دید مناسبی ندارد. قرارگیری آن در کنار چشمه و ابعاد کوچک آن، به‌احتمال به‌کارکرد آن به‌عنوان محلی برای استراحت موقت مسافران این راه اشاره دارد و می‌توان آن‌را همانند بنای واقع در مله

گچکه چاپارخانه‌ای کوچک دانست[۱].



تصویر ۱۵. بقایایی معماری سازه موسوم به دارعلیه در کوه گرین. دید از شرق (مأخذ: نگارندگان).



تصویر ۱٦. بقایایی معماری سازه موسوم به دارعلیه در کوه گرین. دید از غرب (مأخذ: نگارندگان).

تجزیه و تحلیل

راهی که از خوزستان می‌آمد و به‌سمت همدان می‌رفت، در خرم‌آباد دو شعبه می‌شد که یکی در جهت شمال‌شرق ادامه می‌یافت و یکی هم مسیر مستقیم شمال را در پیش می‌گرفت (نقشه ۱). شعبه شمال‌شرقی به سیلاخور و بروجرد و از آنجا به اصفهان می‌رفت. شعبه شمالی نیز از طریق تنگ راوات و سراب ماهی‌بازان به‌سمت الشتر عبور می‌کرد. همین مسیر در الشتر چند شاخه می‌شد؛ شاخه‌ای از آن از طریق نورآباد و گردنه گَشور به‌سمت هرسین می‌رفت و در آنجا به‌شاهراه بزرگ خراسان می‌پیوست. این

۱. در فاصله ۱۰۰۰ متری شرق این محوطه، محوطه بزرگی به نام شاه‌کنی با شواهد سفالی دوره اشکانی شناسایی شد. در کنار این محوطه گورستانی است که قطعات سفالی پراکنده در آن اشاره به تعلق آنها به دوره اشکانی دارد.

محور در زمان پهلوی اول، احیاء و ماشین‌رو شد و در طول این مسیر چندین پل از دوره پهلوی اول باقی مانده است. شاخه دیگر آن در الشتر به‌سمت شمال‌غرب و از طریق مله گچکه به‌خاوه می‌رفت و از آنجا از طریق مله کرگ به‌نهاوند و همدان می‌پیوست.

در بررسی باستان‌شناختی این مسیر، آثار معماری متعددی از دوران اسلامی شامل پل، کاروانسرا، قلعه با کارکرد حفاظتی، قلعه با کارکرد سکونتی، بخش‌های از جاده‌های سنگ‌فرش و مسیرهای سنگ‌چین شده، محوطهٔ استقراری و کتیبه‌ای از دوران متأخر اسلامی شناسایی شد. بیشترین شواهد باستان‌شناسی شناسایی شده شامل بقایایی پل‌هاست که در مسیر راه‌های ارتباطی از اهمیت قابل توجهی برخوردارند و وجود آنها در منطقه‌ای با چنین ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی ضرورتی انکارناپذیر بوده است. بیشتر آثار با سنگ لاشه و ملات گچ ساخته شده‌اند که به‌فراوانی در منطقه در دسترس بوده‌اند. عملکرد این راه ارتباطی، افزون بر برقراری ارتباطات درون منطقه‌ای، فراهم کردن روابط بهتر فرامنطقه‌ای نیز بوده است. در متون تاریخی به‌طور پراکنده به این راه و شهرها و منزلگاه‌های طول مسیر آن از همدان تا شاپورخواست اشاره شده که اسامی برخی از این شهرها امروزه به‌شکل تغییر یافته‌ای روی برخی از شهرهای کنونی باقی مانده است؛ همچون الشتر که شکل تغییر یافته لاشتر قدیم است. بیشترین شواهد شناسایی شده از این مسیر به‌دوران اسلامی مربوط است، اما وجود برخی شواهد قابل اطمینان همچون بقایایی پل کاکارضا و شهر شاپورخواست نشان‌دهنده استفاده از این مسیر در دوره ساسانی است. به‌نظر می‌رسد آثار مربوط به‌دوره‌های قبل از ساسانی به‌سبب نوع مصالح آنها که احتمالاً بیشتر خشت و گل بوده است در اثر مرور زمان تخریب شده‌اند.

شواهد به‌دست آمده نشان داده که تغییرات و جابه‌جایی‌های اندکی در مسیر این راه در دوران اسلامی رخ داده است. بیشتر تغییرات به این شکل بوده که در مسیرهای عبور در گردنه‌ها و کوه‌ها جابه‌جایی رخ داده است و جابه‌جایی ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی کمتر اتفاق افتاده است؛ زیرا ایستگاه‌ها و منازل بین‌راهی با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی منطقه در نقاط مستعد از نظر امکانات زیستی ایجاد شده‌اند و این مؤلفه‌ها در طول زمان تغییر چندانی نکرده‌اند. این محور ارتباطی در برخی مناطق دارای چند مسیر بود که با توجه به فصل سفر، شرایط منطقه و دیگر مقتضیات زمان سفر، مسافران و کاروان‌ها از یکی از آنها استفاده می‌کردند.



نقشه ۱. نقشه مسیر عبور راه از شاپورخواست تا نهاوند. تهیه نقشه،حمزه قبادی‌زاده.

نتیجه‌گیری

در این مقاله با بررسی گزارش‌های متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی به‌معرفی راه ارتباطیِ شاپورخواست به‌نهاوند و همدان در دوران اسلامی پرداخته شد. شواهد باستان‌شناسی این راه ارتباطی در منطقه به‌صورت پل، کاروانسرا، قلعه، جاده‌های سنگ‌چین و محوطه‌های استقراری باقی مانده است. عمده مصالح استفاده شده برای ساخت آثار، سنگ‌لاشه و ملاط گچ است. با بررسی جغرافیای منطقه و توجه به آثار و شواهد باستان‌شناسی در مسیر خطی می‌توان مسیرهای عبور راه را شناسایی و روی نقشه مشخص کرد. این راه، پس از شهر شاپورخواست از طریق تنگ راوات به کاکارضا می‌رفت و از آنجا وارد الشتر و از طریق مله گچکه وارد دشت خاوه و بعد از آن از طریق مله کرگ/گردنه کرگ در کوه گرین وارد نهاوند می‌شد. در حال حاضر، شواهد متقنی از استفاده این راه در دوره‌های قبل از ساسانی به‌دست نیامده است، اما باتوجه به ویژگی‌های محیطی و شرایط جغرافیایی این مسیر و لزوم عبور راه از نزدیک‌ترین مسیرهای ممکن، می‌توان گفت که شاید این مسیر ارتباطی منطبق بر مسیر کهنی است که

دست‌کم از دوره هخامنشی شناخته شده و مورد استفاده بوده است. بیشتر آثار طول مسیر در مکان‌هـایی با شرایط زیستی مناسب ساخته شده‌اند که در اطراف آنها، محوطه‌های باستانی با شـواهدی از چنـد دوره تاریخی قرار دارد. در مسیر راه، پل‌هایی از دوره ساسانی شناسایی شد کـه در دوران اسـلامی بازسـازی و مورد استفاده قرار گرفته‌اند. این موضوع احتمالاً نشان دهنده رعایت یک الگوی تاریخی در زمینه انتخاب مسیرهای عبور راه و انتخاب محل ایستگاه‌ها و منزلگاه‌هاست کـه از دوران تـاریخی تـا دوران اسـلامی استمرار داشته است. جاده امروزی خرم‌آباد به الشتر و نهاوند تا حـدود زیـادی بـا همـان مسـیر باسـتانی منطبق است. شواهد به‌دست آمده نشان داد که تغییرات و جابه‌جـایی‌هـای انـدکی در مسـیر ایـن راه در دوران اسلامی رخ داده است.

تقدیر و تشکر

نگارندگان از دکتر موسی سبزی دوآبی و دکتر فرشاد میری به‌سبب کمک‌ها و راهنمایی‌های ارزنـده‌شـان در بخش بازدیدهای میدانی و برداشت از آثار، و از دکتر حمزه قبادی‌زاده به خاطر تهیه نقشه پراکنش آثار کمال تشکر و امتنان را دارند.

منابع

ابن‌حوقل، ابوالقاسم محمدبن حوقل (۱۳۴۵). *صورةالارض*. ترجمه جعفر شعار. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

استارک، فریا (۱۳۴۶). *سفرنامه الموت لرستان و ایلام*. ترجمهٔ علی محمد ساکی. تهران: انتشارات علمی فرهنگی.

اسلامی‌نسب، مهتاب و مهجور فیروز (۱۳۹۴). جغرافیایی تاریخی شهر شاپورخواست از قرن ۳ تا ۸ هجری. مجله *مطالعات ایرانی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید باهنر کرمان*، ۱۳ (۲۶)، پاییز و زمستان ۱۳۹۳، ۱۱۹-۱۴۲.

اسلامی‌نسب، مهتاب؛ افخمی، بهروز؛ شهبازی شیران، حبیب و رضا رضالو، (۱۳۹۷). مکان‌یابی شهرباستان شاپورخواست بر اساس شواهد باستان‌شناختی و منابع مکتوب تاریخی. *پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*، ۸ (۱۸)، پاییز ۱۳۹۷، ۱۰۳-۱۲۲.

اصطخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۷۳). *مسالک و الممالک*. ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری، به‌کوشش ایرج افشار. تهران: انتشارات ادبی و تاریخی.

الرودراوری، ابوالشجاع (۱۳۴۳). *ذیل کتاب تجارب الامم*. تصحیح ه.ف آمد روز بمطعه بشرکه التمدن الصناعیه بصرالمحیمیه.

ایزدپناه، حمید (۱۳۵۰). *آثار باستانی و تاریخی لرستان*. ج ۱و۲. چاپ دوم. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

ایزدپناه، حمید (۱۳۷۶). *تاریخ جغرافیایی و اجتماعی لرستان*. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

پرویز، احمد (۱۳۸۰). پل و تحول آن در قلمرو ابوالنجم بدر بن حسنویه. *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*، به راهنمایی سوسن بیانی. گروه باستان‌شناسی دانشکده ادبیات دانشگاه تهران.

حدود العالم من المشرق الی المغرب (۱۳۴۰). به‌کوشش منوچهر ستوده. تهران: دانشگاه تهران.

حمزه اصفهانی، حمزه‌ابن الحسن (۱۳۶۷). *تاریخ پیامبران و شاهان (تاریخ سنی الملوک الارض الانبیاء)*. ترجمه جعفرشعار. تهران: امیرکبیر.

داوودی، داوود (۱۳۸۵). *بررسی، شناسایی و مستند سازی آثار باستانی شهرستان الشتر (دهستانهای فیروزآباد، یوسفوند و قلعه مظفری)*. آرشیو ادارهٔ کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).

داوودی، داوود (۱۳۸۶). *بررسی، شناسایی و مستند سازی آثار باستانی شهرستان الشتر (دهستان دوآب)*. آرشیو ادارهٔ کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).

داوودی، داوود (۱۳۸۹). *گزارش بررسی شهرستان الشتر*. مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی (منتشر نشده).

داوودی، داوود (۱۳۹۱). پرونده ثبتی کاروانسرای مله گچکه. مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی (منتشر نشده).

راولینسون، سر هنری کرزیک (۱۳۶۲)، *سفرنامه راولینسون (گذر از زهاب به خوزستان)*. ترجمه سکندر امان اللهی بهاروند. تهران: مؤسسه انتشارات آگاه.

راوندی، سلیمان (۱۳۶۴). *راحه‌الصدور*. تصحیح محمد اقبال. تهران: امیر کبیر.

رهنما حسنوند شهرام؛ امیری، مهرداد و سبزی، موسی (۱۴۰۲). مطالعه زمینه‌ای شکل‌گیری بنیان‌های جغرافیای تاریخی شهرستان الشتر با استناد به منابع تاریخی و داده‌های باستان شناسی. *فصلنامه مطالعات جغرافیایی مناطق کوهستانی*، ۳(۲)، تابستان ۱۴۰۱، ۱۲۱-۱۳۹.

ساکی، علی‌محمد (۱۳۴۳). *جغرافیای تاریخی و تاریخ لرستان*. خرم‌آباد: کتاب‌فروشی محمدی.
ستوده، منوچهر (۱۳۴۴). دو کتیبهٔ کوفی از بدر بن حسنویه، *مجلهٔ یغما*، ۵ (۱۸)، ۲۴۸-۲۵۰.
سجادی، علی (۱۳۷۷). گزارش بررسی و شناسایی شهرستان الشتر۷۷-۱۳۷۶. آرشیو ادارهٔ کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان (منتشر نشده).
صفایی، امین (۱۳۹۱). گزارش مستندنگاری پل‌های تاریخی استان لرستان. مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان لرستان.
ثواقب، جهانبخش و حیدری، مهدی (۱۳۹۵). بررسی جاده باستانی نهاوند- شاپورخواست در قرون اولیه اسلامی (مبتنی بر پل کاکارضا الشتر و منابع تاریخ نگاری). *مجموعه مقالات کنفرانس بین المللی گردشگری، جغرافیا و باستان شناسی*. ۱-۲۰.
مقدسی، أبوعبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم*. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
ملازاده، کاظم و محمدی مریم (۱۳۷۹). *بناهای عام‌المنفعه*. تهران: انتشارات حوزه هنری پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
مینورسکی، ولادیمیر (۱۳۶۲). *رساله لرستان و لرها در دو سفرنامه در باره لرستان*. ترجمه سکندر امان‌الهی بهاروند و لیلی بختیار. چاپ اول. تهران: انتشارات بابک.
والی‌زاده معجزی، محمدرضا (۱۳۸۰). *تاریخ لرستان روزگار قاجار*. به‌کوشش محمد و حسین والی‌زاده معجزی. تهران: انتشارات حروفیه.
Herzfeld, E. (1929-1930). Bericht uber archaologische Beobachtungen im sudlichen Kurdistan und in Luristan. *AMI*, vol 1. PP. 65-75.
Kleiss, Wolfram. (1977). Alte in wege in west –Iran. *AMI*, (10). PP.46-145.
Kleiss, Wolfram. (1975). Vorislamische Ruinen im mordlichen Zagros. *AMI* (8). PP.138-139.
Rawlinson, Major. (1839). Note on a March from Zohab, at the foot of Zagros, along the Mountains to Khuzistan (Susiana), and from thence through the province of Luristan to Kirmanshah, in the year 1836, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol.9, PP. 26-116.
Stein, Sir Aurel, K.C.I.L. (194o). *Old Routes of western Iran*. New York.

University of Tehran
Faculty of Theology and Islamic Studies

Iranian Journal for the History of Islamic Civilization

Print ISSN: 2228 - 7906
Online ISSN: 2645 - 5110

The Communication Route between Shapurkhashat and Hamedan: A Study based on Archaeological Evidence and Textual Sources

Yuones Yuosefvand[1] ✉, Shahram Rahnama Hasanvand[2], Mehrdad Amiri[3]

1. Department of Archeology, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (Yousofvand.y@lu.ac.ir)
2. Department of Islamic Knowledge and philosophy, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (rahnama.sh@lu.ac.ir)
3. Department of Islamic Knowledge and philosophy, Faculty of Literature and Human Sciences, Lorestan University, Iran (amiri.m@lu.ac.ir)

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received: 23 July 2023
Received in revised form: 10 October 2023
Accepted: 09 December 2023
Published online: 10 January 2024

Keywords:
Islamic era, communication routes, archaeological evidence, Lorestan

ABSTRACT

Lorestan province, located in western Iran, has historically played a significant role in connecting the southern, western, northwest, and central regions of the country. Over time, numerous important communication routes have traversed this region. While textual sources from the Islamic era mention these routes, their specific paths, the number and quality of structures along the way, and the archaeological evidence of their routes remain largely unexplored. This research aims to identify and introduce the communication path between Shapurkhashat and Nahavand, examining its archaeological evidence. The study adopts a historical approach, utilizing field visits and library research to answer two main questions: 1) What archaeological evidence exists along the route from Shapurkhashat to Nahavand during the Islamic era? 2) How did this road develop during the Islamic era, and what changes occurred? The findings suggest that the road follows an ancient route with minor alterations in the Islamic era, and its houses and stations have seen minimal changes

Cite this article: Yuosefvand, Y., Rahnama Hasanvand, Sh. & Amiri, M. (2024). Investigating the Communication Route between Shapurkhashat and Hamedan: A Study based on Archaeological Evidence and Textual Sources. *Iranian Journal for the History of Islamic Civilization*, 56 (1), 7-35.
DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422



DOI: 10.22059/jhic.2023.361102.654422
Publisher: University of Tehran Press.